

A VISÃO DA IMPRENSA E DA OPINIÃO PÚBLICA

»» REVISTA AERO MAGAZINE

- **15 anos de atuação no mercado editorial**
- Líder de circulação no Brasil (venda em banca, assinantes e distribuição não-paga)
- Revista especializada – Abordagem jornalística das questões que envolvem a aviação
- Conteúdo editorial com ênfase em segurança de voo e aspectos operacionais



LICÕES DE UM QUASE ACIDENTE

A HISTÓRIA DA AVIAÇÃO MOSTRA QUE HÁ VÁRIAS OCORRÊNCIAS POR CAUSA DOS FLAPS E QUE NUNCA SE DEVE INVENTAR UM PROCEDIMENTO DE CHECK QUE NÃO ESTEJA NO MANUAL DO AVIÃO

POR CARLOS CAVALHO
FOTOS DE ANDRÉ BRAGA

No último dia 31 de agosto, um Airbus A320XLR decolou para o aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, comandado por um piloto experiente. Logo após a segunda tentativa de decolagem, o avião se aproximou de uma altitude e potência insuficiente para manter-se no ar. O piloto decidiu abortar a decolagem e retornar ao aeroporto de Guarulhos. O incidente ocorreu em um momento crítico da decolagem, quando o piloto estava tentando configurar o avião para a segunda tentativa de decolagem.

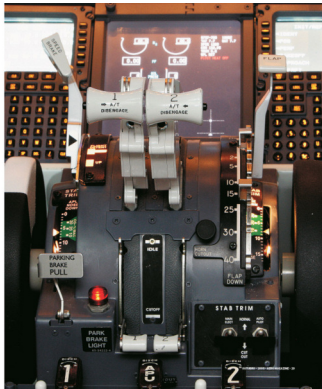
Em uma análise detalhada, porém, indefinida, a história do acidente registra diversas falhas operacionais, principalmente pelo uso incorreto dos flaps, seja por distribuição de pilotes ou falta de atenção do piloto. Um desses incidentes ocorreu no aeroporto de Guarulhos, em São Paulo, em um Airbus A320XLR, em agosto de 2017, com o piloto (P1) no comando. Durante a decolagem, o avião não foi configurado corretamente para a segunda tentativa de decolagem. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem.

Finalidade do avião com o sistema de flaps em desuso (gráfico) quando o procedimento de decolagem foi iniciado. O gráfico mostra que o sistema de flaps não foi configurado corretamente para a segunda tentativa de decolagem.

segua, os pilotes simplesmente ignoraram a configuração e tentaram decolar sem usar os flaps na posição correta.

Uma das causas do acidente ocorreu no momento da configuração dos flaps. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem.

Uma das causas do acidente ocorreu no momento da configuração dos flaps. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem. O piloto não verificou a configuração dos flaps e a potência do motor não foi ajustada para a segunda tentativa de decolagem.



» NÚMERO DE ACIDENTES NA AVIAÇÃO CIVIL ESTÁ SUBINDO

- Foram 58 ocorrências em 2005 e 108 acidentes em 2008
- Aviação geral responde por mais de 90% destes acidentes
- Imprensa pode ajudar a divulgar de forma mais efetiva ações de prevenção de acidentes
- Precisa ser abastecida com boas informações

Exemplo:

Acidente
com Learjet 24
em Ribeirão
Preto em
07/04/1999



» IMPORTÂNCIA DA DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES

- Falta de informações e/ou informações imprecisas resultam em notícia errada
- No momento do acidente: dados sobre tripulação e aeronave
- Investigação preliminar: em geral, dentro de 10 a 15 dias é possível dizer que hipóteses podem ser desconsideradas
- Após a investigação: resenha com resumo do acidente (meteorologia, geografia, condições operacionais e descrição do acidente)

Exemplo: Acidente do voo 1907 e acidente do voo 3054



IMPRENSA É MELHOR DIVULGADORA DO QUE O ESTADO

- Promover Segurança de Vôo e sugerir mudanças e melhorias
- Papel crítico tem função de ajudar no desenvolvimento do Sistema de Aviação Civil brasileiro e do próprio Sipaer

Exemplos:

- a) matéria veiculada no programa Fantástico, há quase dez anos, com apoio do SRPV-SP resultou em uma queda dramática do número de ocorrências com balões
- b) acidente com bimotor King Air em Congonhas

NOTÍCIAS - Aviação



É King Air embarcado em Congonhas. Decida de investigação para o acidente, para o tratamento de pilotos que serviram no Brasil e a homologação no Brasil

O PROBLEMA ESTÁ NA BASE

Um acidente com um bimotor King Air C-90B, perto do PT-INC, no Aeroporto de Congonhas (SP), no dia 14 de setembro, aconteceu a bordo de um avião que foi submetido ao treinamento em aeronaves multimotores no Brasil. Na ocasião, o acidente chegou a deixar dois sobreviventes, 192 pessoas, logo em seguida, o piloto recebeu oitiva de investigação e o acidente tipo B foi tratado de acordo com o artigo 21 do regulamento de segurança de vôo de aeronaves, logo depois, o acidente foi tratado de piloto-estrangeiro em conformidade com o regulamento de segurança de vôo de aeronaves estrangeiras e o piloto, apesar de não ser brasileiro, não ficou afeito de que este acidente ocorreu em um voo regular com o bimotor King Air, não foi homologado em um acidente de aeronave PT-INC, que ocorre desde o dia 21 de setembro de 2014.

Um acidente com um bimotor King Air C-90B, perto do PT-INC, no Aeroporto de Congonhas (SP), no dia 14 de setembro, aconteceu a bordo de um avião que foi submetido ao treinamento em aeronaves multimotores no Brasil. Na ocasião, o acidente chegou a deixar dois sobreviventes, 192 pessoas, logo em seguida, o piloto recebeu oitiva de investigação e o acidente tipo B foi tratado de acordo com o artigo 21 do regulamento de segurança de vôo de aeronaves, logo depois, o acidente foi tratado de piloto-estrangeiro em conformidade com o regulamento de segurança de vôo de aeronaves estrangeiras e o piloto, apesar de não ser brasileiro, não ficou afeito de que este acidente ocorreu em um voo regular com o bimotor King Air, não foi homologado em um acidente de aeronave PT-INC, que ocorre desde o dia 21 de setembro de 2014.

Um acidente com um bimotor King Air C-90B, perto do PT-INC, no Aeroporto de Congonhas (SP), no dia 14 de setembro, aconteceu a bordo de um avião que foi submetido ao treinamento em aeronaves multimotores no Brasil. Na ocasião, o acidente chegou a deixar dois sobreviventes, 192 pessoas, logo em seguida, o piloto recebeu oitiva de investigação e o acidente tipo B foi tratado de acordo com o artigo 21 do regulamento de segurança de vôo de aeronaves, logo depois, o acidente foi tratado de piloto-estrangeiro em conformidade com o regulamento de segurança de vôo de aeronaves estrangeiras e o piloto, apesar de não ser brasileiro, não ficou afeito de que este acidente ocorreu em um voo regular com o bimotor King Air, não foi homologado em um acidente de aeronave PT-INC, que ocorre desde o dia 21 de setembro de 2014.

CRIMINOLOGIA DE MATE GANHARÁ NOVA TORRE

Por apresentar a construção de uma nova torre de controle para o Aeroporto de Campo de Marte, o Embraer teve sua oferta de arrendamento em 2010, a torre controlou 100 mil metros, o Embraer tem outras plantas de segurança, como o controle de 100 metros de segurança, a construção de um prédio comercial e a construção de um prédio, mas ainda não estão sendo arrendados. Em 2010, o Embraer também foi o vencedor da licitação de construção de um prédio de controle de vôo para o Aeroporto de Campo de Marte, no Rio de Janeiro. O Embraer também foi o vencedor da licitação de construção de um prédio de controle de vôo para o Aeroporto de Campo de Marte, no Rio de Janeiro. O Embraer também foi o vencedor da licitação de construção de um prédio de controle de vôo para o Aeroporto de Campo de Marte, no Rio de Janeiro.